

Leistungskatalog 2027

Gültig für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

vom 01. Januar 2027 bis 31. Dezember 2027

DB InfraGO AG
Geschäftseinheit Infrastruktur Schweiz
V.IW-CH

Versionskontrolle:

V 1.0 Entwurf:	21.09.2026
V 1.0 Endkontrolle:	29.10.2026
V 1.0 Veröffentlichung	30.10.2026

Beschreibung der Änderungen:

V 1.0	Neuausgabe

Impressum/Herausgeber:
DB InfraGO AG Geschäftseinheit Infrastruktur Schweiz, Schwarzwaldallee 200, CH-4058 Basel

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 5

1. Grundleistungen

1.1 Basispreis 6
1.1.1 Basispreis Trasse 6
1.1.2 Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten 6
1.1.3 Trassenqualität 7
1.1.4 Haltezuschlag 7
1.1.5 Basispreis Verschleiss/Gewicht 8
1.1.6 Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion 8
1.1.7 Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr 9
1.1.8 Lärmbonus im Güterverkehr 9
1.1.9 Stornierungsentgelt 9
1.2 Deckungsbeitrag 10
1.2.1 Konzessionierter Personenverkehr 10
1.2.2 Nicht konzessionierter Personenverkehr 10
1.3 Energiepreis 11
1.3.1 Energiebezug ab Fahrdraht (Relative Verbrauchswerte) 11
1.3.2. Energiebezug ab Fahrdraht (Messung auf der Lok) 11
1.4 Konfliktregelung 11

2. Zusatzleistungen

2.1 Allgemeines 12
2.2 Rangieren 12
2.3 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen 13
2.4 Versorgung mit Wasser und Strom 15
2.5 Nutzung einer Strecke ausserhalb der Streckenöffnungszeiten 15
2.6 Benutzung von Gleiswaagen 15
2.7 Halt auf Streckengleisen 16
2.8 Konfliktregelung 16

3. Serviceleistungen der DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz

3.1 Allgemeines 17
3.2 Benutzung der Innenreinigungsanlage im Bf Basel Bad Bf 17

4. Verrechnungsgrundsätze

4.1 Verbindlichkeit/Haftung 17
4.2 Rechnungsstellung 18
4.3 Verrechnung im Störungsfall 18

Einleitung

Präambel

Die in der Schweiz gelegenen Teile der Rheintalbahn Mannheim – Basel Bad Bf – Konstanz und der Wiesentalbahn Basel Bad Bf – Zell (Wiesental) werden als deutsche Eisenbahnstrecken betrieben. Grundlage hierfür sind die zwischen dem Grossherzogtum Baden einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft und den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen andererseits abgeschlossenen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 (SR 0742.140.313.61 und 62) ff., sowie die Vereinbarung über die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet von 1953 (SR 0742.140.313.67) einschliesslich ihrer Nachträge, Erklärungen und Zusatzprotokolle. Hierin sind die Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Grundstücke, die dem Bahnbetrieb dienen, begründet und festgeschrieben. Die Bundesrepublik Deutschland – Bundeseisenbahnvermögen – (BEV) ist als Rechtsnachfolger Eigentümer der betroffenen Schweizer Liegenschaften und Infrastrukturbetreiberin (ISB).

Die Rechte und Pflichten aus den Verträgen treffen das BEV.

Das BEV hat mit der Erfüllung der sich aus den vorgenannten Verträgen ergebenden Rechte und Pflichten die Deutsche Bahn AG beauftragt, diese wiederum die DB InfraGO AG; dies beinhaltet auch die Wahrnehmung von Rechten und Pflichten aus abzuschliessenden Verträgen. Die Berechtigung und Verpflichtung des BEV aus diesen Staatsverträgen bleibt durch die Beauftragung der Deutschen Bahn AG bzw. der DB InfraGo AG unberührt.

Das BEV, die Deutsche Bahn AG und die DB InfraGO AG werden gemäss Art. 1 Abs. 2 der vorgenannten Vereinbarung SR 0.742.140.313.67 jeweils durch den Beauftragten für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet vertreten.“

Vor diesem Hintergrund und gemäss dem Territorialprinzip ist für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet die schweizerische Gesetzgebung massgeblich und bindend.

Der Trassenpreis ist in der Netzzugangsverordnung (NZV) geregelt und wird dort publiziert.
Er setzt sich aus dem Grundpreis und den Preisen für Zusatz- und Serviceleistungen zusammen.

Im vorliegenden Leistungskatalog werden die Preise für die Grund-, Zusatz- und Serviceleistungen auf der Basis der NZV für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet veröffentlicht.

Die aufgeführten Preise sind gemäss oben genanntem Staatsvertrag steuerfrei und in Schweizerfranken (CHF) angegeben.

Die Betriebsgruppe F im Bf Basel Bad Rbf (500er-Gleisgruppe) liegt westlich der VzG-Strecke 4000 Weil (Rhein) – Basel Bad Bf teilweise auf deutschem und teilweise auf Schweizer Staatsgebiet. Für den Schweizer Anteil gelten die Vorgaben des Schweizer Netzzugangsrechts und damit auch die Angaben dieses Leistungskataloges. Einzelheiten bzgl. des Netzzugangs Schweiz für diese Betriebsgruppe sind den „Allgemeinen Infrastruktur-Benützungsbedingungen für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“, Ziff. 3.1, zu entnehmen. Diese sind abrufbar unter: https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

1. Grundleistungen

(Art. 18 – 21 NZV)

Der Preis für die Grundleistungen setzt sich zusammen aus dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Preis für Energie. Die Preise der Grundleistungen werden durch das BAV festgelegt und werden in der „Verordnung des BAV zur NZV“ (NZV – BAV) publiziert.

Die Grundleistungen umfassen die Benutzung der Trasse, die Fahrdienstleistung, den Energiebezug ab Fahrdraht, die zeitgerechte und sichere Betriebsabwicklung einschliesslich der erforderlichen Telekommunikationsleistungen, die Gleisbenutzung des unveränderten Zuges im Güterverkehr sowie im Personenverkehr das Zurverfügungstellen eines Gleises mit Bahnsteigkante inklusive Zugang zu den Publikumsanlagen.

1.1 Basispreis

1.1.1. Basispreis Trasse (Art. 19 NZV, Art. 1 NZV-BAV, Anhang 1 NZV-BAV)

Basispreis Trasse (Ziffer 1.1.1)	X	Nachfragefaktor (HVZ) (Ziffer 1.1.2)	X	Trassenqualität (Ziffer 1.1.3)

Jeder Zug zahlt pro Trassenkilometer einen Basispreis je nach Streckenkategorie. Welche Strecke in welche Kategorie eingeteilt ist, wird durch das BAV festgelegt und publiziert. Details siehe NZV-BAV, Anh. 1.

Die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet sind alle in der Netzkategorie B.
Hier beträgt der Preis
1.15 CHF/Trassenkilometer.

1,15 /Trkm	X	Nachfragefaktor (HVZ)	X	Trassenqualität

1.1.2. Nachfragefaktor Hauptverkehrszeiten (HVZ) (Art. 19a NZV, Anhang 1 NZV-BAV)

Der Nachfragefaktor (HVZ) trägt der Trassenknappheit in den Hauptverkehrszeiten Rechnung. Der Basispreis Trasse wird in den HVZ auf hoch belasteten Normalspurstrecken verdoppelt. Als Hauptverkehrszeit gelten Montag bis Freitag von 06.00 bis 08.59 Uhr sowie von 16.00 bis 18.59 Uhr.

Allgemeine Feiertage gelten als Sonntage, somit wird an diesen Tagen der Nachfragefaktor mit Faktor 1 berechnet. Allgemeine Feiertage sind der 1. und 2. Januar, Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt (Christi Himmelfahrt), Pfingstmontag, 1. August, 25. und 26. Dezember.
Für die Erhebung des Nachfragefaktors ist entscheidend, zu welchem Zeitpunkt ein Zug einen Betriebspunkt gemäss dem Soll-Fahrplan verlässt.

1,15 /Trkm	X	2 (HVZ)/ sonst 1	X	Trassenqualität

Die Einteilung der Strecken, auf denen der Nachfragefaktor 2 für die HVZ angewandt wird, ist vom BAV festgelegt und publiziert (NZV – BAV) Anh. 1.
Für die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet betrifft dies den Abschnitt Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze SBB (- Basel SBB PB/RB).

1.1.3. Trassenqualität (Art. 19a NZV)

Für die Trassenzuteilung ist die Prioritätenregelung gem. Art. 9a EBG massgebend. Der Faktor Trassenqualität soll diesem Umstand Rechnung tragen. Der Faktor Trassenqualität wird mit dem Basispreis Trasse und dem Nachfragefaktor multipliziert.

1,15 /Trkm	X	2 (HVZ)/ sonst 1	X	Trassenqualität

Kategorien	Faktor
Kategorie A (konzessionierter Personenfernverkehr)	1,25
Kategorie B (übriger konzessionierter Personenverkehr einschl. grenzüberschreitender Personenverkehr)	1,0
Kategorie C (Güterverkehr schnelle Trassen und nicht konz. Personenverkehr)	0,4
Kategorie D (Güterverkehr langsame Trassen, Lokzüge, Nahzustellverkehr)	0,3

1.1.4. Haltezuschlag (Art. 19a NZV, Art. 2 NZV-BAV, Anhang 2 NZV-BAV)

Der Haltezuschlag ist ein kapazitätsbezogenes Preiselement, da jeder Halt (auf Mischverkehrsstrecken) Trassenkapazität konsumiert. Der Haltezuschlag gilt für bestellte kommerzielle und betriebliche Halte der EVU. Die Einteilung der Bahnhöfe wird vom BAV festgelegt und publiziert. Weitere Details siehe Anhang 2 NZV-BAV.

Der Haltezuschlag wird auch für Halte an Anfangs- und Endstationen erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Haltezuschlag auf Strecken mit Mischverkehr	2,00/Halt

1.1.5. Basispreis Verschleiss/Gewicht

(Art. 19 NZV, Art. 19a NZV, Art. 1 NZV-BAV, Anhang 1 und 5 NZV-BAV

Grundsätzlich gilt ab dem 01.01.2017 auf dem Normalspurnetz der Schweiz der Basispreis Verschleiss für die Berechnung der Unterhaltskosten Fahrbahn.

Ausnahme:

Zugfahrten auf den grenznahen Strecken, zu denen auch die deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet zählen, sowie historische Fahrzeuge zahlen weiterhin den Basispreis „Gewicht“ pro Bruttotonnenkilometer.

Der Basispreis Gewicht berücksichtigt die gewichtsbasierten Grenzkosten je Zug.

Die Bruttotonnen einer Zugart werden je Verkehrsunternehmen und befahrener Strecke als Jahresdurchschnittswerte aller geplanten Züge aufgrund der fahrplanmässigen Zuglast einschliesslich Triebfahrzeug sowie den Regelverkehrstagen des entsprechenden Jahres festgelegt.

Züge, deren genaue Gewichte aus den vorhandenen EDV-Systemen bekannt sind, werden hingegen einzeln nach deren tatsächlichem Gewicht abgerechnet.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Basispreis Gewicht	0,0036/Brtkm

Im Personenverkehr wird zur Ermittlung der Bruttotonnen, pro vorhandenem Sitzplatz ein Durchschnittsgewicht von 20 kg berechnet und zum Tara des Zuges addiert.

1.1.6. Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion (Art. 19a Abs. 5 lit. a NZV)

Der Zuschlag wird für Züge mit thermischer Traktion auf elektrifizierten Strecken berechnet. Der Zuschlag trägt den Umweltemissionen Rechnung.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Zuschlag für Züge mit thermischer Traktion	0,003/Brtkm

1.1.7 Gefahrgutzuschlag im Güterverkehr (Art. 19a Abs. 5 lit. b NZV)

Der Gefahrgutzuschlag trägt dem Umstand Rechnung, dass spezifische Kosten bei Transporten gefährlicher Güter entstehen. Gemäss NZV sind die Anzahl der Achsen der Wagen mit RID Gütern massgebend.

Um die Achskilometer zu ermitteln, werden die Anzahl der Achsen der Wagen mit RID-Gütern mit den effektiven Trassenkilometern multipliziert. Datenquelle hierfür im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Daten der SBB-Infrastruktur aus dem System CIS-Infra.

Um die Achskilometer zu ermitteln, werden die Anzahl Achsen der Wagen mit RID-Gütern mit den effektiven Trassenkilometern multipliziert.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Gefahrgutzuschlag	0,02/Achskilometer

1.1.8. Lärmbonus im Güterverkehr (Art. 19b NZV)

Die EVU haben für Fahrten von Fahrzeugen des Güterverkehrs, die über Scheibenbremsen, Trommelbremsen oder Verbundstoffbremsklötze verfügen, Anspruch auf einen Lärmbonus.
Die Gutschrift erfolgt direkt auf der monatlichen Abrechnung je Trasse und Betriebstag.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Typ 1; Fahrzeuge, die mit Scheibenbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm oder mehr beträgt	Bonus 0.03/Achskm
Typ 2; Fahrzeuge, die mit Verbundbremsklötzen oder Trommelbremsen ausgerüstet sind und deren Raddurchmesser 500 mm und mehr beträgt	Bonus 0.016/Achskm
Typ 3; Fahrzeuge, die mit den oben genannten Bremssystemen ausgestattet sind und deren Raddurchmesser weniger als 500 mm beträgt	Bonus 0.01/Achskm

1.1.9. Stornierungsentgelt

Bei Abbestellungen von Trassen bis zu 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtzeit, sowie bei kurzfristigen Ausfällen wird der volle Trassenpreis erhoben, sofern nicht die DB InfraGO AG der Verursacher war.

Bei Abbestellungen von Trassen über 24 Stunden vor der fahrplanmässigen Abfahrtzeit entfallen die Trassenpreise ohne weitere Gebühren.

1.2 Deckungsbeitrag (Art. 20 NZV)

Mit dem erlösbezogenen Deckungsbeitrag im Personenverkehr wird ein Beitrag an die Fixkosten entrichtet. Der Deckungsbeitrag wird nach konzessioniertem Personenverkehr und nicht konzessioniertem Personenverkehr unterschiedlich von der schweizerischen Konzessionsbehörde festgelegt.

1.2.1. Konzessionierter Personenverkehr

Art der Konzession	Prozentsatz
Personenfernverkehr IC Netz	21% der Verkehrserlöse
Personenfernverkehr Basisnetz gem. Konzession 584	2,5% der Verkehrserlöse
Regionaler Personenverkehr	8% der Verkehrserlöse

Basis für den Deckungsbeitrag bildet der Verkehrsertrag aus sämtlichen Fahrausweisarten, Reservationen, Zuschlägen und Reisegepäckbeförderungen.
Erträge aus Nebengeschäften ohne Bezug zu Transportleistungen sind davon ausgenommen.
Die im Ausland erzielten Verkehrserträge sind für den betreffenden schweizerischen Infrastrukturabschnitt zu berücksichtigen und anteilsmässig auf die jeweilige ISB aufzuteilen.

Das EVU gewährleistet und verpflichtet sich, zur Berechnung des Deckungsbeitrages, die Verkehrserlöse je Streckenabschnitt zu melden.

Die definitive Abrechnung erfolgt rückwirkend auf der Basis der von den EVU gemeldeten effektiv erzielten Erlöse. Diese sind jeweils zum 31. Januar des Folgejahrs an die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, zu melden.

1.2.2. Nicht konzessionierter Personenverkehr

Alle nicht von der der Schweiz subventionierten und bestellten Verkehre im Personenverkehr gelten als nicht konzessionierter Personenverkehr.
Die Berechnung des Deckungsbeitrages erfolgt aufgrund der Angebotskilometer. Für Leerfahrten wird kein Deckungsbeitrag erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Nicht konzessionierter Personenverkehr	0,0027/Akm

Berechnung

Trkm x angebotene Sitzplätze x Preisansatz nicht konzessionierter Personenverkehr.

1.3 Energiepreis

1.3.1. Energiebezug ab Fahrdraht (relative Verbrauchswerte)

Der Strompreis wird vom BAV so festgelegt, damit keine ungedeckten Kosten entstehen. Derzeit beträgt er 14 Rappen pro kWh für den Personenfernverkehr. Für den Güterverkehr beträgt der Strompreis vom 01. Januar bis 31. Dezember 2027 **13** Rappen pro KWh.

Grundlage sind die relativen Verbrauchswerte folgender Zuggattungen:

Preisansätze in CHF/Btkm

Zuggattung	Preis in CHF/Btkm	Standardgewichte
Intercity/Eurocity/ Intercity-Express	0,00277	904
Schnellzug/Interregio	0,00273	590
Regionalzug	0,00465	240
S-Bahn	0,00465	295
Ferngüterzug	0,00207	1250
Nahgüterzug	0,00291	780
Lokzug, Dienstzug	0,00476	84
Leermaterialzüge des Personenverkehrs	0,00347	400

1.3.2. Energiebezug ab Fahrdraht (Messung auf der Lok)

Auf dem Streckenabschnitt Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze SBB (Rheinbrücke) besteht die Möglichkeit den genauen Energieverbrauch festzustellen und zu verrechnen. Das EVU muss hierzu die Menge des bezogenen und zurückgespeisten Bahnstroms mithilfe von Energiemesssystemen messen.
Die Grundlagen/Bestimmungen für die Messung auf der Lok auf diesem Streckenabschnitt sind im Network Statement der SBB Infrastruktur aufgeführt. Die SBB Infrastruktur stellt uns monatlich die gemessenen Daten zur Abrechnung zur Verfügung.

Bei fehlenden Daten oder fehlerhaften Daten erfolgt automatisch die Abrechnung gemäss den relativen Verbrauchswerten.

1.4 Konfliktregelung

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Trassen vor, führt die ISB gestützt auf die NZV-BAV Art. 8 ein Koordinierungsverfahren durch. Kommt durch das Verfahren nach Art. 8 keine Lösung eines Bestellkonflikts zustande, so führt die ISB ein Bietverfahren gem. Art. 9 der NZV-BAV durch.

2. Zusatzleistungen

(Art. 22 NZV, Art. 3a NZV-BAV)

2.1 Allgemeines

Die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz bietet Zusatzleistungen an, soweit Personal, Räume und/oder Einrichtungen und Anlagen vorhanden sind.
Es handelt sich um vereinbarte Planleistungen. Auf kurzfristig bestellte Einzelleistungen innerhalb einer Fahrplanperiode kann kein Anspruch erhoben werden.

2.2 Rangieren

Der Rangierbetrieb in den deutschen Bahnhöfen auf Schweizer Gebiet einschl. des Gemeinschaftsbahnhofes SBB/DB Schaffhausen wird in der Regel von den Eisenbahnverkehrsunternehmungen ausgeführt. Auf Anfrage können in Einzelfällen Rangierleistungen auch durch die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, vermittelt werden, deren Abrechnung nach Aufwand durch den jeweiligen Erbringer dieser Leistungen erfolgt. Die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, ist ferner berechtigt, Rangierleistungen anzuordnen oder selbst auszuführen bzw. ausführen zu lassen, wenn dies aus Gründen der Betriebssicherheit oder der flüssigen Betriebsabwicklung erforderlich ist (z.B. Aussetzen von Schadwagen, Wegstellen/Umstellen von Fahrzeugen, welche benötigte Gleise blockieren usw.). Sofern nicht aus Gründen der Betriebssicherheit eine unverzügliche Ausführung dieser Rangierarbeiten keinen Aufschub duldet, hat hierzu zwischen der DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, und dem bzw. den betroffenen EVU eine entsprechende Abstimmung zu erfolgen; insbes. auch hinsichtlich der Kostentragung. Die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, berechnet für ihre diesbezüglichen Leistungen und Umtriebe pro angefangene Stunde CHF 100,-. Ggf. von anderen EVU erbrachte Rangierleistungen werden von diesen separat in Rechnung gestellt.

Die Preise für die Zusatzleistung „Rangieren“ umfassen die Absprache über den Verlauf, das Einstellen der Rangierfahrstrassen (Stellwerksbedienung), die Fahrerlaubnis und ggf. den Energiebezug ab Fahrdraht.

Als Rangierungen gelten eine Rangierfahrt vom Start bis zum Ziel auf dem möglichen Rangierstrassenweg ohne freiwillige Unterbrechung innerhalb eines Bahnhofs/Bahnhofsteilen oder direkt aneinandergrenzender Bahnhöfe (sofern zulässig), unabhängig von der Anzahl der hierfür notwendigen Sägebewegungen.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Rangieren mit elektrischen Fahrzeugen (ausgenommen Güterverkehr)	6.50/Rangierung
Rangieren mit thermischen Fahrzeugen (ausgenommen Güterverkehr)	6.50/Rangierung
Rangieren mit elektrischen und thermischen Fahrzeugen im Güterverkehr	4.85/Rangierung

2.3 Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen

Fahrzeuge können nur abgestellt werden, sofern Gleise verfügbar sind und nicht durch die Infrastrukturbetreiberin gemäss nachfolgender Rangfolge benötigt werden:

- Zugfahrstrassen
- Rangierfahrstrassen
- Gleis- oder Anlagenunterhalt oder Kontrolle sowie sonstige Arbeiten der Infrastrukturbetreiberin wie Umbau, Erneuerung und dergleichen. Hierzu zählt auch die Belegung von Gleisen für Logistikzwecke im Zusammenhang mit Baumassnahmen.
- Stehenlassen des ersten wegfahrenden Zuges
- Stehenlassen des letzten ankommenden Zuges

Eine Anerkennung der Haftpflicht für Beschädigungen und Vandalismus (incl. Sachbeschädigungen, Graffiti und dergleichen) an abgestellten Fahrzeugen entfällt.

Zur Berechnung werden die Längen über Puffer aller abzustellenden Fahrzeuge ermittelt und die Gesamtlänge auf volle Meter gerundet. Wird ein Gleis zur alleinigen Nutzung angemietet, wird die volle nutzbare Gleislänge, unabhängig von der jeweiligen Belegung, verrechnet.

Die Preise für das Abstellen von Eisenbahnfahrzeugen werden nach den folgenden Kriterien berechnet:

Betriebsstelle	Preis in CHF/Einheit
Bf Basel Bad Bf, Basel Bad Rbf Bf Schaffhausen, Bf Konstanz (Gleise Innenreinigungsanlage)	Tagesansatz* 1.00/Meter-Tag
	Monatsansatz** 20.00/Meter-Monat
	Jahresansatz** 170.00/Meter-Jahr
Bf Konstanz (Abstellanlage Schweizer Teil), Bf Thayngen	Tagesansatz* 0.60/Meter-Tag
	Monatsansatz** 12.00/Meter-Monat
	Jahresansatz** 120.00/Meter-Jahr
übrige Bahnhöfe	Tagesansatz* 0.40/Meter-Tag
	Monatsansatz** 9.00/Meter-Monat
	Jahresansatz** 90.00/Meter-Jahr

Der Preis umfasst das Abstellen aller Fahrzeuge und Züge, welche nach Ankunft oder vor Abfahrt mehr als zwei Stunden stehen bleiben. Für das Abstellen von Zügen wird die maximale Zuglänge gem. Trassenbestellung verrechnet.

Die Gebühren werden dem ankommenden Zug belastet. Für neu formierte Züge ohne Ankunft werden die Gebühren dem abgehenden Zug belastet.

Für das Be- und Entladen in den Freiladegleisen werden für den Güterverkehr während max. 10 Geschäftsstunden (Montag bis Freitag 7.00 – 17.00 Uhr) keine Abstellgebühren verrechnet.

*) Tagesansatz je angefangene 24 Stunden. Für das kurzfristige Abstellen bis zu zwei Stunden nach Zugankunft werden keine Gebühren erhoben. Pro Tag wird der Tagesansatz nur einmal erhoben.

**) Die Monats- und der Jahresansätze kommen nur im Zusammenhang mit der Anmietung von Gleisen zur alleinigen Nutzung im Rahmen einer abzuschliessenden Leistungsvereinbarung zwischen dem EVU und der ISB zur Anwendung.

Die Zuteilung der Abstellkapazitäten erfolgt in Absprache zwischen ISB und EVU. Wünsche der EVU hinsichtlich der zu nutzenden Gleise werden von der ISB angemessen berücksichtigt; es besteht jedoch kein Anspruch auf eine spezifische Gleisnutzung bzw. -zuteilung.

Können zugeteilte Abstellkapazitäten infolge Bauarbeiten, infrastrukturellen Mängeln oder Beschädigungen durch Höhere Gewalt (Unwetter usw.) nicht genutzt werden und ist eine Ersatzabstellung auf anderen Gleisen nicht möglich, so entfallen die Abstellgebühren für den betroffenen Zeitraum und die betroffenen Gleis- bzw. Abstelllängen.

Nutzt ein EVU, Abstellgleise unangemeldet oder in einem Umfang, welcher die vertraglich zugeteilte Kapazität um einen Toleranzwert von 20 % in der genutzten Gleislänge oder um zwei Stunden in der Nutzungsdauer überschreitet, wird ein Preiszuschlag von 100 % auf die hierbei in Anspruch genommene gesamte Abstellkapazität erhoben. Der Zuschlag entfällt, wenn das EVU die entsprechende Bestellung bzw. die Abweichung zu einer bestehenden Bestellung spätestens um 16.00 Uhr des vorhergehenden Werktages (Montag-Freitag) per Mail an infra.ch@deutschebahn.com meldet.

Für die Nutzung des Lagerbahnhofs Basel, Hochbergerstrasse 50, einschliesslich der dortigen Freiladegleise sind die entsprechenden Nutzungsbestimmungen zu beachten. Für die Nutzung der Freiverladegleise der Bahnhöfe Wilchingen-Hallau, Neunkirch, Beringen Bad Bf und Thayngen im Kanton Schaffhausen gelten separate Nutzungsbestimmungen, welche in der „Übersicht der öffentlichen Ladestellen für den Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet“ enthalten sind. Beide Dokumente sind als pdf-Dateien auf der Homepage abrufbar:
https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/europa/strecken_in_der_schweiz-11156934

2.4 Versorgung mit Wasser und Strom

Die Preise beinhalten keine Mitwirkung von Personal der DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz.

Der Ansatz pro Fahrzeug kommt zur Anwendung, wenn die bezogene Menge nicht bekannt ist. Er gilt ausschliesslich für Reisezugwagen. Für die übrigen Fahrzeuge wird der Preis jeweils nach Messung erhoben.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Bezug von Wasser	6.05 /m³
Bezug von Wasser	2.35/Fahrzeug

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Bezug von elektrischer Energie (ab Fahrdraht oder Vorheizanlage)	0.21/kWh nach Messung
Bezug von elektrischer Energie	3.75/Fahrzeug und 1/2 Stunde

2.5 Nutzung einer Strecke ausserhalb der Streckenöffnungszeiten

Für das Befahren einer Strecke ausserhalb der üblichen Streckenöffnungszeiten wird neben dem Trassenpreis pro besetztem Bahnhof bzw. benötigtem Stellwerk ein Zuschlag für die zusätzlichen Besetzungen berechnet.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Je ausserordentlich besetztem Bahnhof/Stellwerk und je angebrochene Stunde und Mitarbeiter	112.00

2.6 Benutzung von Gleiswaagen

In Basel Bad Bf (Gleis 057) steht eine Gleiswaage mit einer Nutzlänge von 10 Metern und einer Wiegekapazität von 40 Tonnen zur Verfügung. Zum genannten Preisansatz kommen noch die erforderlichen Rangierleistungen für die Zu- und Abführung der Fahrzeuge in Ansatz.

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Je Abwägung	12.00/Fahrzeug

2.7 Halt auf Streckengleisen

Nach Absprache und Bewilligung durch die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, je nach betrieblichen Möglichkeiten:

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Bestellte Halte auf Streckengleisen	110.00/Halt

Die ausserordentlichen Halte beinhalten den Aufwand für die Information des Fahrpersonals sowie den zusätzlichen Dispositionsaufwand. Der Ansatz wird erhoben, wenn der ausserordentliche Halt durch das EVU bestellt wird. Halte werden nur bewilligt, sofern diese betrieblich möglich sind.

2.8 Konfliktregelung

Bei Bestellkonflikten von Zusatzleistungen wird ebenfalls ein Koordinierungsverfahren durchgeführt. Kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zustande, erfolgt die Zuteilung der Zusatzleistungen auf der Basis der nachfolgend beschriebenen Regelungen:

1. Bestellungen für Zusatzleistungen, die für das Erbringen von Grundleistungen zwingende Voraussetzung sind, werden gegenüber Bestellungen von Zusatzleistungen ohne direkten Bezug zu Grundleistungen prioritär berücksichtigt. Bei Bestellungen von Zusatzleistungen mit direktem Bezug zu Grundleistungen erhalten die Zusatzleistungen dieselbe Priorität wie die dazugehörende Grundleistung.

2. Zusatzleistungen ohne direkten Bezug zu einer Grundleistung werden in folgender Reihenfolge zugeteilt:
a) Zusatzleistungen für Bedürfnisse, für die aus technischen Gründen keine Alternative angeboten werden kann.
b) Zusatzleistungen für Bedürfnisse, die im Ablauf des Fahrplanjahres wiederholt in Anspruch genommen werden, nach Häufigkeit der angemeldeten Bedürfnisse.

Im speziellen Fall der Nutzung von Abstellkapazitäten für Triebfahrzeuge wird die Zuteilung gemäss folgender Priorisierung vorgenommen:
a) Triebfahrzeuge im produktiven Einsatz
b) Reservetriebfahrzeuge
c) anderweitig abzustellende Triebfahrzeuge

Kann ein Bestellkonflikt auch aufgrund der vorgenannten Rangfolge nicht gelöst und somit die Zusatzleistung keinem Besteller zugeteilt werden, führt die ISB ein Bietverfahren durch. Die Zusatzleistung wird demjenigen Antragsteller zugeteilt, welcher das höchste Gebot einreicht. Der Gewinner bezahlt dabei maximal CHF 1000.– mehr als das zweithöchste Gebot.

3 Serviceleistungen der DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz

3.1 Allgemeines

Die DB InfraGO AG, Infrastruktur Schweiz, bietet Serviceleistungen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten an. Leistungen, die nachstehend nicht aufgeführt sind, werden individuell offeriert.

3.2 Benutzung der Innenreinigungsanlage im Bf Basel Bad Bf

Für die Benutzung der Innenreinigungsanlage Basel Bad Bf wird pro Reinigung und Stunde der u.g. Pauschalbetrag berechnet. Damit sind folgende Leistungen abgegolten:

- Abstellen der Ausrüstung (Gleisbelegung)
- Wasserversorgung für die Reinigung (nicht Brauchwasser für die Fahrzeuge)
- Energieverbrauch für die Dauer der Reinigung (Zugvorheizung 1000 V/Energieversorgung 400 V/230 V für Reinigungsgeräte, Fremdstromanschluss Dieseltriebfahrzeuge usw.)
- Rangieren zu und von der Innenreinigungsanlage (Absprache über den Verlauf, das Einstellen der Rangierfahrstrassen (Stellwerksbedienung), die Fahrerlaubnis und ggf. den Energiebezug ab Fahrdraht)
- Entsorgung (Einleitung des Abwassers der Toiletten und des Waschwassers; nicht die Entsorgungsleistung an sich)
- Allgemeine Benutzung der Infrastruktur der Innenreinigungsanlage (ausgenommen Miete für Diensträume)

Preisansatz	Preis in CHF/Einheit
Nutzung der Innenreinigungsanlage	41.00 CHF/Stunde

4. Verrechnungsgrundsätze

4.1 Verbindlichkeit/Haftung

Für EVU, die eine Netzzugangsvereinbarung abgeschlossen haben, ist der Leistungskatalog (LK) ein integrierter Bestandteil der Vereinbarung.

Sämtliche vorliegend publizierten Preise gelten vorbehaltlich nachträglicher Rechtsänderungen oder allfälliger behördlicher Weisungen.
Soweit der Gesetzgeber schweizerische Gesetze und Verordnungen nach der Publikation des LK revidiert und neue oder andere als die vorliegend publizierten Preise eingeführt werden, gelten die gesetzlichen Preisansätze. Die ISB haftet nicht für Vermögensschäden aufgrund von Preisänderungen durch den Gesetzgeber nach der Publikation des vorliegenden LK.

4.2 Rechnungsstellung

Die Rechnungen werden auf ganze Rappen je Zug gerundet. Ohne spezielle Abmachung werden die Rechnungen in CHF berechnet und ausgestellt. Ein EVU kann jedoch vereinbaren, dass die Rechnungsstellung in Euro erfolgt. Die EVU verpflichtet sich dann, diese Regelung für ein ganzes Fahrplanjahr beizubehalten. Als Umrechnungskurs wird der Monatsmittelkurs des Leistungsmonats angesetzt. Dieser wird aus den jeweiligen Tagesmittelkursen ermittelt, die durch die Schweizerische Nationalbank veröffentlicht werden.

Die Trassenpreise für den Abschnitt Basel Bad Bf – Infrastrukturgrenze SBB werden von der SBB Infrastruktur berechnet und uns zur Rechnungsstellung zur Verfügung gestellt. Sie erhalten daher für diesen Abschnitt eine gesonderte Rechnung.

4.3 Verrechnung im Störungsfall

Im Störungsfall werden grundsätzlich die bestellten Trassen abgerechnet mit Ausnahme folgender Ereignisse:

- Kurzfristig geplante Unterhaltsarbeiten aufgrund höherer Gewalt (Schneefall, Erdrutsch, Überschwemmung, sonstige Streckenunterbrüche etc.)
- Störung der Infrastruktur ohne Einwirkung eines EVU oder Dritten (Stellwerksstörung, Signalstörung, Weichenstörung, Schienenbruch sowie Stromausfall etc.)
- Personenunfall